

# BARA

Bureau d'Analyse et de Recherche Amateur

écrit par Thomas LACOSTE

## L'ARMÉE DE L'AIR MAROCAINE : DAVID CONTRE GOLIATH

publié le 25 janvier 2026



LES PROPOS TENUS ICI N'ENGAGENT QUE LEURS AUTEURS.  
BARA NE VEUT EN AUCUN CAS CORROBORER OU INFIRMER LES PROPOS DE CES DERNIERS.

## **Table des matières :**

<b>Table des matières :</b>	<b>1</b>
<b>Historique des Forces royales air</b>	<b>2</b>
La monarchie chérifienne, royaume du mono réacteur	3
<b>Un Goliath algérien en pleine croissance</b>	<b>5</b>
<b>Défense sol air et supériorité qualitative : la parade marocaine</b>	<b>7</b>
<b>Maroc/Algérie : quel rapport de force, quelle stratégie</b>	<b>10</b>
<b>Perspectives d'évolution des Forces royales air</b>	<b>13</b>
<b>Conclusion</b>	<b>15</b>
<b>Bibliographie :</b>	<b>16</b>

## **Résumé :**

Confronté à la supériorité aérienne algérienne, le Maroc a développé une stratégie fondée sur l'entraînement intensif des pilotes, la coopération avec des alliés majeurs et le renforcement de sa défense aérienne pour préserver sa crédibilité militaire.

## **Introduction :**

Nées dans l'élan de l'indépendance, les Forces Royales Air ont grandi dans un environnement régional tendu, entre rivalités avec l'Algérie et lutte contre le Front Polisario. Longtemps équipées de matériels disparates oscillant entre est et ouest, elles ont dû composer avec des moyens limités et un investissement irrégulier, notamment après la tentative de coup d'État de 1972. Malgré ces contraintes, le Maroc a progressivement façonné une aviation capable de tenir son rôle dans les combats du Sahara et de sécuriser un territoire vaste et exposé.

Face à une Algérie mieux dotée et soutenue par l'URSS, puis la Russie, l'armée de l'air marocaine a souvent endossé le rôle de « David » cherchant à équilibrer un rapport de force défavorable. En misant sur la recherche d'un avantage qualitatif au niveau de l'entraînement de ses pilotes, plutôt que quantitatif, tout en multipliant les partenariats et les entraînements multilatéraux, le royaume a patiemment renforcé son outil aérien, dans l'éventualité d'un affrontement de grande ampleur avec son puissant voisin algérien.

## **Historique des Forces royales air**

Nées en 1956 à la suite de l'indépendance du pays, les Forces Royales Air (FRA) constituent la composante aérienne des Forces armées royales marocaines. Initialement équipées de matériels anciens cédés par la France, elles se tournent vers l'Union soviétique pour l'acquisition d'appareils de première ligne dans un contexte régional marqué par de fortes tensions.

Le choix de l'URSS de soutenir l'Algérie durant la guerre des Sables (25 septembre 1963 - 20 février 1964) qui opposa les deux frères ennemis pousse le Maroc à se rapprocher durablement du camp occidental. La France et les États Unis deviennent alors les principaux fournisseurs des Forces royales air pendant plus de cinquante ans. Ce rapprochement se concrétise notamment par la livraison du chasseur léger F5 Freedom Fighter, qui devient l'épine dorsale de l'aviation marocaine, en particulier lors des affrontements contre le Front Polisario à la suite de la Marche verte et du rattachement du Sahara occidental au royaume chérifien.

Les derniers accrochages avec les forces aériennes algériennes, soutiens du Front Polisario, mettent cependant en lumière la vulnérabilité croissante du F5, devenu progressivement obsolète. Par ailleurs, à la suite du coup d'État manqué de 1972 mené par des éléments de l'armée de l'air, les investissements dans les forces aériennes passent au second plan, au profit des forces terrestres jugées plus loyales par le pouvoir. Cette faiblesse relative, perçue lors des confrontations avec l'Algérie, conduit le royaume à se tourner de nouveau vers la France afin de combler son retard capacitaire. À partir de 1980, le Maroc

reçoit ainsi des chasseurs Mirage F-1 auxquels s'ajoutent des avions d'entraînement et d'attaque légère Alpha Jet.



La construction du mur de défense séparant le Sahara, dit utile, des zones désertiques conduit à une stabilisation du conflit, débouchant sur un statu quo puis sur le cessez-le-feu de 1991. La fin de la guerre froide, l'hégémonie stratégique des États Unis et la période de relative accalmie régionale qui s'ensuit incitent alors le Maroc à limiter ses dépenses

militaires, notamment dans le domaine aérien. Il faut attendre 2008 pour observer un retour à des investissements significatifs, dans un contexte marqué par la montée en puissance militaire de l'Algérie et par un regain de tensions bilatérales.

### ***La monarchie chérifienne, royaume du mono réacteur***

Contrairement à son puissant voisin, le Maroc dispose de ressources naturelles limitées. Cette contrainte structurelle a, dès l'indépendance, restreint sa capacité à dégager d'importantes liquidités en devises fortes, nécessaires non seulement à l'acquisition d'aéronefs de combat, mais également à leur entretien. En effet, si le prix d'achat est largement mis en avant dans les grands contrats d'armement et dans la presse spécialisée, le coût du maintien en condition opérationnelle, pourtant essentiel à la soutenabilité des opérations et des missions d'entraînement, demeure souvent relégué au second plan.

Face à ces contraintes financières, les dirigeants marocains ont fait le choix de privilégier des chasseurs mono réacteur, à l'image des MiG 15 et 17, puis des appareils

occidentaux tels que le Mirage F-1, l'Alpha Jet et le F16. La principale exception à cette doctrine est le F5, chasseur léger polyvalent, capable d'assurer aussi bien des missions de combat limitées que des fonctions d'entraînement ou d'agression. Malgré sa configuration bi réacteur, le F5 demeure relativement abordable, tant à l'achat qu'à l'utilisation, ce qui explique son adoption comme épine dorsale des Forces royales air pendant plus de vingt ans.

Si ce choix doctrinal s'avère globalement pertinent, il n'est pas exempt de conséquences opérationnelles. Les avions mono réacteur présentent, en effet, trois faiblesses majeures par rapport aux bi réacteurs : une capacité d'emport d'armement plus réduite, un rayon d'action plus limité et la perte quasi certaine de l'appareil en cas de défaillance du moteur. Ces contraintes ont influencé la stratégie des Forces royales air, les orientant vers un rôle principalement défensif et réduisant leurs options offensives.

En 2025, la flotte marocaine se compose ainsi d'environ une vingtaine de F5 obsolètes, principalement employés pour l'entraînement, mais encore capables d'assurer des missions limitées de défense aérienne, notamment dans la lutte contre les drones. Une vingtaine d'Alpha Jet sont également en service. Principalement dédiés à l'instruction, ils peuvent aussi conduire des missions de frappe au sol limitées. L'ajout d'un canon externe de 30 mm renforce leur efficacité potentielle dans des missions de lutte anti-drones.

Pour le combat de première ligne, les Forces aériennes royales s'appuient sur deux types d'appareils : le Mirage F-1 et le F-16. Le premier, en service à environ vingt-cinq exemplaires, se décline en quinze chasseurs dédiés à la supériorité aérienne et dix appareils optimisés pour l'attaque au sol. Bien qu'ayant bénéficié d'une modernisation dans les années 2000 et enregistré des succès notables lors des opérations contre le Front Polisario et ses soutiens algériens, le Mirage F-1 est aujourd'hui en voie d'obsolescence et se trouve désavantagé face à la majorité des appareils en service au sein de l'aviation algérienne.

Dans ce contexte, l'essentiel de la défense aérienne marocaine repose désormais sur une flotte d'environ cinquante F-16. Bien que cet appareil ne soit plus récent que le Mirage F-1 d'une demi-décennie, il a bénéficié de nombreuses modernisations successives lui offrant plusieurs secondes jeunesses. La plus récente, le standard Viper, lui permet de tenir tête à la majorité des chasseurs modernes et de surpasser la quasi-totalité des appareils de conception russe. Vingt-cinq F-16 Viper ont été commandés et commencent à entrer en service, tandis que la vingtaine d'appareils déjà en dotation doit être portée à ce standard.

Cet ensemble d'environ une centaine d'aéronefs est appuyé par une capacité limitée de soutien, comprenant deux avions ravitailleurs en vol ainsi qu'un appareil de renseignement électronique de type ELINT.

Malgré ces efforts de modernisation, les capacités aériennes marocaines demeurent quantitativement et qualitativement limitées face à la puissance croissante du « Goliath » algérien.



## **Un Goliath algérien en pleine croissance**

L'Algérie, portée par un régime dominé par l'institution militaire et par d'importants revenus issus des hydrocarbures, s'est engagée dans un vaste programme de modernisation et d'extension de ses forces armées, en particulier de sa composante aérienne. L'ampleur de cet effort est telle que le pays est devenu l'un des principaux clients de l'industrie aéronautique russe, au coude à coude avec l'Inde.

Les Forces aériennes algériennes s'articulent autour d'environ soixante-dix Su-30MKA, qui constituent l'ossature de leurs capacités de combat. Chasseur multirôle lourd et polyvalent, le Su-30MKA est probablement l'un des appareils russes les plus aboutis. Pour un coût d'acquisition et de maintien en condition opérationnelle relativement maîtrisé, il offre

des capacités significatives aussi bien en combat air air qu'en frappe air sol. Il représente une menace sérieuse pour l'ensemble des appareils marocains, le F-16 Viper étant le seul à disposer de certains avantages, notamment en matière de détection et de guerre électronique.

Le Su-30 est épaulé par une flotte d'environ quarante MiG 29, aux standards 29S et M2. Chasseur bombardier bi réacteur plus léger, moins efficient et doté d'un rayon d'action plus limité, le MiG 29 demeure toutefois un adversaire crédible. S'il est inférieur au Su 30, il représente néanmoins une menace sérieuse pour la majorité des appareils marocains, à l'exception des F-16, qui le surpassent technologiquement.

Une trentaine de bombardiers Su 24, conçus pour les frappes dans la profondeur et les pénétrations à basse altitude, constituent le cœur de la capacité offensive des Forces aériennes algériennes. Répartis au sein de deux escadrons, ces appareils confèrent à l'Algérie une capacité significative de destruction dans la profondeur du dispositif adverse, permettant de cibler des infrastructures clés de l'économie et de la défense ennemis.

Cet ordre de bataille confère d'ores et déjà un avantage net, tant quantitatif que qualitatif en matière de plateformes, aux forces algériennes. Cet avantage ne cesse de s'accentuer avec les livraisons récentes en provenance de Russie. Les Forces aériennes algériennes ont ainsi réceptionné une douzaine de Su 35, actuellement le chasseur de supériorité aérienne russe le plus performant disponible à l'export. Si cette acquisition est déjà préoccupante, l'annonce de la livraison prochaine de Su 57, chasseur furtif de cinquième génération, accentue encore davantage le déséquilibre capacitaire. À cela s'ajoutent des rumeurs persistantes concernant l'acquisition et la livraison prochaine de bombardiers Su 34, destinés à remplacer ou à compléter les Su 24.

La situation, déjà délicate pour les Forces aériennes marocaines, est encore aggravée par la puissance de la défense aérienne algérienne. Celle ci s'appuie sur une dizaine de batteries S 300 PMU à longue portée, complétées par une vingtaine de systèmes Buk M2 à moyenne portée, ainsi que par une composante à courte portée particulièrement dense, composée de systèmes Pantsir, Tor et d'équipements plus anciens tels que les ZSU 23 4 Shilka.



## **Défense sol air et supériorité qualitative : la parade marocaine**

Face au déséquilibre capacitaire croissant, les forces marocaines disposent de marges de manœuvre limitées par leurs contraintes financières. Incapable de suivre la course aux armements engagée par l'Algérie, le royaume, déjà confronté à des mouvements de contestation réclamant un meilleur investissement dans les domaines éducatif et sanitaire, ne peut se permettre d'acquérir massivement une flotte d'avions de combat modernes capable de rivaliser au même rythme que son puissant voisin.

Ces contraintes structurelles ont conduit le Maroc à explorer des pistes alternatives afin d'augmenter l'efficacité globale de ses forces aériennes. L'une des principales options retenues consiste à compenser l'infériorité numérique et l'obsolescence partielle de sa flotte par un investissement accru dans la qualité de ses pilotes. En effet, si les performances techniques d'un avion jouent un rôle important dans l'efficacité au combat, la compétence du pilote demeure la variable déterminante. Un pilote bien entraîné aux commandes d'un appareil ancien conservera souvent l'avantage sur un avion plus moderne piloté par un personnel insuffisamment formé.

Dans cette logique, les pilotes marocains suivent de nombreux cursus de formation à l'étranger, notamment aux États Unis et en France, en complément des formations dispensées

sur le territoire national. Parallèlement, les Forces aériennes royales multiplient les exercices conjoints avec leurs alliés occidentaux et africains. African Lion constitue le cadre principal de l’interopérabilité multinationale, tandis que des exercices bilatéraux avec la France, le Royaume Uni et d’autres alliés européens portent sur la chasse, le combat aérien, le ravitaillement en vol, l’assaut aérien et le transport héliporté. Le Maroc contribue également à des exercices UNITAS.

Cette multiplication des exercices conjoints permet aux Forces aériennes royales d’aguerrir leurs pilotes et d’apprendre au contact d’acteurs disposant de compétences reconnues, en particulier dans la lutte contre des appareils et des doctrines d’origine russe soviétique, utilisées par l’Algérie. À ces entraînements s’ajoute l’apport des forces aériennes israéliennes. Le Maroc s’est en effet fortement rapproché de l’État hébreu, notamment à la suite de son adhésion aux accords d’Abraham, ce qui a favorisé un resserrement des liens entre les forces armées et les industries de défense des deux pays. Il est désormais courant d’observer la présence d’officiers de Tsahal au sein des structures de commandement marocaines. Compte tenu de l’expérience historique de l’aviation israélienne dans la conduite de campagnes aériennes décisives, y compris en situation d’infériorité numérique ou qualitative, ce retour d’expérience constitue un apport précieux pour le royaume chérifien.

Ces entraînements menés avec certaines des forces aériennes les plus performantes au monde contrastent avec la situation de l’aviation algérienne, dont les coopérations extérieures se limitent essentiellement à quelques exercices conjoints avec les forces russes, dont les compétences aériennes et doctrinales demeurent plus restreintes que celles des forces occidentales.

Enfin, le Maroc a engagé un effort significatif de renforcement de sa défense sol air en multipliant, ces dernières années, les acquisitions de systèmes de missiles sol air dans l’objectif de bâtir une défense aérienne multicouche. Cette démarche débute en 2017 avec l’acquisition de trois batteries Sky Dragon à moyenne portée, pouvant atteindre environ cinquante kilomètres, ainsi que de deux batteries VL MICA à courte portée. Cette première capacité est renforcée à partir de 2021 par l’introduction de systèmes à longue portée, sous la forme de quatre batteries FD 2000B, version chinoise profondément modernisée du S 300 soviétique, disposant de capacités antibalistiques limitées. À cet ensemble s’ajoute le système Barak MX, pour un nombre non communiqué de batteries. Celui-ci met en œuvre différents

radars et intercepteurs couvrant l'ensemble du spectre, de la courte à la longue portée, et intègre des capacités d'interception de missiles balistiques tactiques. Des négociations seraient par ailleurs en cours avec l'administration américaine afin d'ajouter des systèmes Patriot au standard 3 MSE à cette architecture multicouche.

Si la diversification des systèmes permet une certaine redondance dans l'approvisionnement en munitions, l'accès à des capacités complémentaires et complique l'adaptation de l'adversaire, elle n'est pas exempte de limites. Outre un coût financier accru, tant à l'acquisition qu'au maintien en condition opérationnelle, cette hétérogénéité complexifie la maintenance, la formation des personnels et soulève des interrogations quant à la capacité des forces marocaines à intégrer efficacement des systèmes issus d'horizons technologiques très différents. Or, l'efficacité d'une défense aérienne repose moins sur la performance intrinsèque de chaque composant que sur l'intégration en réseau de l'ensemble du dispositif, depuis les batteries jusqu'aux radars civils et militaires, en passant par les centres de commandement. Sans une mise en réseau pleinement opérationnelle, les différents éléments risquent de combattre de manière isolée, sans coordination efficace, rendant leur complémentarité largement inefficiente.



## **Maroc/Algérie : quel rapport de force, quelle stratégie**

Comme nous l'avons vu, le rapport de force est défavorable aux Forces royales air. En situation d'infériorité numérique et majoritairement équipées d'appareils vieillissants, les forces marocaines disposent néanmoins de plusieurs atouts. Une défense aérienne en pleine montée en puissance, mais surtout des pilotes intensivement entraînés aux côtés de forces étrangères de premier plan, peuvent leur permettre de résister, voire de tenir en échec, leur rivale algérienne.

Avec les appareils actuellement en service au sein de l'armée de l'air marocaine, une posture résolument offensive demeure limitée, sans être totalement exclue. Seule la flotte d'environ cinquante F-16 dispose, avec l'emport de réservoirs supplémentaires, de l'allonge nécessaire pour frapper des bases aériennes algériennes. Ce nombre reste restreint, mais pourrait suffire à conduire une frappe préventive destinée à désorganiser, voire à neutraliser, une partie significative des capacités aériennes algériennes. Cette option serait d'autant plus crédible que les alliés israéliens du Maroc, eux-mêmes confrontés à l'hostilité du gouvernement algérien, disposent d'une solide expérience en la matière et d'une connaissance approfondie des doctrines d'emploi russo-soviétiques utilisées par l'Algérie.

Dans ce cadre, on peut envisager que, lors d'une montée des tensions et une fois l'imminence d'une offensive algérienne jugée certaine par le commandement marocain et les autorités politiques, une campagne de frappes préventives soit organisée avec l'appui de conseillers israéliens, sur un modèle rappelant celui de la

Guerre des Six Jours. Les aéronefs n'étant jamais aussi vulnérables que lorsqu'ils sont au sol, une telle opération pourrait offrir une opportunité unique de priver l'Algérie d'une part importante de son aviation dès les premières heures du conflit. Le raid pourrait être lancé depuis la base aérienne d'Errachidia, la plus orientale du pays, afin de frapper simultanément les bases d'Oran, d'Alger et du sud ouest algérien, tandis qu'une partie des F-16 assurerait des missions de suppression des défenses aériennes, les Mirage F-1 étant chargés de la couverture aérienne.

Une telle opération présente toutefois de très fortes contraintes. La première est la nécessité absolue d'un effet de surprise total. Sans celui-ci, l'opération se transformerait rapidement en désastre. La seconde réside dans l'absence de véritables missiles de croisière au sein de l'arsenal marocain, obligeant les appareils à s'approcher des cibles. Cette contrainte imposerait aux F-16 de voler à basse altitude pour éviter la détection radar, augmentant considérablement la consommation de carburant. Combinée à l'emport indispensable de réservoirs supplémentaires pour atteindre les bases algériennes, cette configuration réduirait fortement la charge utile en armement, limitant l'efficacité des frappes. De plus, de nombreux appareils opéreraient à la limite de leur rayon d'action, ne laissant que peu de marges pour manœuvrer ou engager un combat aérien. Enfin, en cas de détection précoce, les avions engagés dans les missions de bombardement risqueraient d'être pris en tenaille entre la défense sol air et l'aviation algérienne.

Ces éléments rendent une telle option extrêmement risquée et impliquent l'engagement des meilleurs appareils des Forces aériennes royales. En cas d'échec, le Maroc se retrouverait dans une position stratégique particulièrement délicate, d'autant que l'Algérie pourrait alors se présenter comme victime d'une agression et légitimer ses propres opérations militaires. À l'inverse, en cas de succès, cette opération pourrait offrir au royaume un avantage décisif, voire une victoire stratégique rapide.

Une posture défensive apparaît cependant comme l'option la plus plausible. Elle permettrait au Maroc de conserver son statut international de pays agressé, tout en évitant de

subir des pertes catastrophiques dès les premiers jours du conflit. Cette stratégie est rendue d'autant plus viable par la nature même d'un éventuel affrontement, qui ne pourrait s'inscrire dans la durée. Outre les contraintes économiques lourdes qu'un tel conflit ferait peser sur les deux belligérants, l'Algérie, en tant qu'agresseur potentiel, s'exposerait vraisemblablement à un régime de sanctions comparable à celui imposé à la Russie, notamment de la part de l'Europe, principal débouché de ses hydrocarbures. Par ailleurs, les puissances méditerranéennes limitrophes ne pourraient tolérer un conflit prolongé, compte tenu des répercussions sur leur sécurité, leur économie et leur stabilité interne, en raison notamment de l'importance des diasporas marocaine et algérienne en Europe.

Pour être viable, cette stratégie défensive doit néanmoins surmonter deux défis majeurs. Le premier consiste à survivre aux frappes initiales, qui viseraient en

priorité les bases des Forces aériennes royales afin d'en neutraliser les capacités. Cela implique non seulement une coordination et une réactivité exemplaires de la défense aérienne pour intercepter missiles et bombardiers, mais également une dispersion systématique des appareils, des moyens de maintenance, ainsi que des stocks de carburant et de munitions.

La seconde condition est la capacité à tenir dans la durée. Si le conflit n'a pas vocation à s'éterniser, il pourrait néanmoins s'étendre sur plusieurs mois, période durant laquelle les Forces royales air devraient maintenir leur potentiel face à une activité aérienne intense. Aux avions, missiles balistiques et missiles de croisière s'ajouteraient très probablement des drones de type Shahed. Compte tenu de la proximité politique et militaire entre le gouvernement algérien et la Russie, il apparaît plausible que ces vecteurs à bas coût, produits en grand nombre pour le conflit ukrainien, soient rapidement intégrés à l'arsenal algérien, d'autant plus si le conflit devait éclater avant une escalade régionale plus large.

Face à ces menaces, les FRA devraient soutenir l'effort dans la durée, en mobilisant leurs appareils et leurs équipages, tout en assurant un maintien en condition opérationnelle de qualité, un approvisionnement continu en munitions souvent complexes, et la préservation du repos des pilotes et des mécaniciens. Ces défis ne peuvent être relevés qu'à travers des stocks importants, des équipages surnuméraires, le maintien des voies de communication avec les alliés et fournisseurs d'armement, ainsi qu'une adaptation permanente de la défense sol air. Face aux drones à bas coût, l'emploi d'un avion de chasse ou d'un missile sol air sophistiqué constituerait un gaspillage de ressources. À l'inverse, le recours à des avions d'entraînement,

voire à des aéronefs civils rapidement modifiés et équipés de canons de vingt ou trente millimètres, pourrait offrir une réponse plus rationnelle et économiquement soutenable.

À ces conditions, les Forces royales air pourraient non seulement survivre au choc initial, mais conserver des capacités de combat suffisantes pour entraver durablement les forces aériennes algériennes, voire, à terme, les conduire à la rupture.



## Perspectives d'évolution des Forces royales air

Malgré des ressources financières limitées, le Maroc se prépare à moderniser ses forces aériennes en remplaçant ses appareils les plus anciens. Toutefois, le rythme de cette modernisation demeure inférieur à celui de son voisin algérien, contraignant les Forces aériennes royales à sélectionner avec une grande prudence leurs futurs avions de combat.

Deux appareils semblent aujourd’hui en concurrence : le F 35 américain et le Rafale F4 français. Si les négociations relatives à l’acquisition du premier paraissent plus avancées, le coût du programme, estimé à environ dix sept milliards de dollars pour trente deux appareils, suscite de fortes hésitations au sein du royaume chérifien. Un tel contrat constituerait en effet le plus important accord d’armement jamais signé par le Maroc et mobiliserait, pour de nombreuses années, l’essentiel des crédits d’acquisition de l’armée de

l'air. Par ailleurs, les difficultés rencontrées par plusieurs pays acquéreurs, notamment la Suisse, ainsi que l'augmentation des coûts de maintenance et le prix de l'heure de vol, incitent les négociateurs marocains à une prudence accrue.

Néanmoins, la furtivité du F 35 et l'intégration avancée de ses systèmes de guerre électronique offriraient des capacités inédites au Maroc. Ces atouts pourraient se révéler décisifs tant pour la conduite de frappes de précision contre des infrastructures critiques que pour des actions préventives visant les forces aériennes algériennes ou la neutralisation de la défense sol air adverse.

La seconde option envisagée est le Rafale F4 de Dassault Aviation. À titre de comparaison, les Émirats Arabes Unis ont conclu, pour un montant comparable, un contrat portant sur quatre vingt appareils, incluant la formation et l'armement. Un accord de cette ampleur permettrait de rééquiper en profondeur les Forces aériennes royales et de réduire significativement l'écart capacitaire avec l'Algérie. Le rayon d'action étendu de cet avion bi réacteur, ses qualités de pénétration à basse altitude et sa capacité d'emport élevée en feraient un vecteur particulièrement efficace pour des missions de frappe de précision contre les infrastructures critiques algériennes.

Le Rafale présente toutefois deux limites majeures. La première réside dans l'absence de capacité dédiée de suppression des défenses aériennes ennemis, ce qui compliquerait la neutralisation de la défense sol air algérienne et rendrait les missions de bombardement plus risquées. La seconde concerne la saturation de la chaîne de production de Dassault Aviation. Le carnet de commandes de l'avionneur étant actuellement plein, les premières livraisons ne pourraient intervenir qu'au début de la prochaine décennie, et ce dans l'hypothèse la plus favorable d'une signature de contrat rapide.

Dans tous les cas, qu'il s'agisse du F 35 ou du Rafale, plusieurs années s'écouleraient entre la signature du contrat et l'entrée en service des premiers appareils au Maroc. Cette période créerait une fenêtre de vulnérabilité capacitaire, susceptible d'être partiellement comblée par l'acquisition d'un avion de transition de seconde main. C'est dans ce contexte que s'inscrit la rumeur persistante d'une cession de Mirage 2000 9 émiratis, prochainement remplacés par le Rafale F4 au sein des forces aériennes des Émirats arabes unis.

Les relations diplomatiques étroites entre le Maroc et les Émirats favoriseraient une telle opération. Abou Dhabi pourrait ainsi se montrer disposé à vendre, voire à céder, une trentaine d'appareils destinés à être prochainement retirés du service actif.



## Conclusion

En définitive, l'armée de l'air marocaine illustre pleinement la figure du « David » confronté à un « Goliath » algérien disposant d'une supériorité matérielle et financière écrasante. Incapable de rivaliser sur le terrain de la masse et de la puissance brute, le Maroc a fait le choix d'une stratégie de compensation fondée sur la qualité humaine, l'interopérabilité avec des alliés technologiquement avancés et la construction progressive d'une défense aérienne multicouche destinée à contenir, voire à dissuader, toute aventure militaire adverse. Si cette approche ne garantit ni la supériorité aérienne ni une victoire rapide en cas de conflit majeur, elle offre néanmoins au royaume la capacité de survivre au choc initial, d'entraver durablement l'action de son adversaire et de faire monter le coût politique, économique et militaire d'une agression. L'avenir des Forces aériennes royales dépendra ainsi de leur capacité à mener à bien une modernisation ciblée, à intégrer efficacement leurs nouveaux

systèmes et à préserver l'excellence opérationnelle de leurs équipages, condition indispensable pour transformer une infériorité structurelle en résilience stratégique.

## Bibliographie :

- **International Institute for Strategic Studies (IISS)** dirigé par le Dr Bastian Giegerich, “The Military Balance: The Annual Assessment of Global Military Capabilities and Defence Economics, 2024” Londre, Routledge, Février 2024
- **SIPRI**, “*SIPRI Arms Transfers Database.*” [En ligne], Stockholm International Peace Research Institute, Disponible sur :  
<https://armstransfers.sipri.org/ArmsTransfer/TransferRegister>  
Vu en décembre 2025
- **Defense Talks**, “*Publication relative aux capacités militaires algériennes.*” [En ligne], X (anciennement Twitter), Disponible sur :  
[https://x.com/Defense\\_Talks/status/1879132102115070439?lang=f](https://x.com/Defense_Talks/status/1879132102115070439?lang=f)  
Vu en décembre 2025
- **Le360**, “*Défense aérienne : comment le Maroc édifie un bouclier technologique.*” [En ligne], Le360, Disponible sur :  
<https://fr.le360.ma/politique/defense-aerienne-comment-le-maroc-edifie-un-bo>  
[uclier-technologique\\_ZAAORBU2KFBHKHOCGG6TFWWOM/](https://fr.le360.ma/politique/defense-aerienne-comment-le-maroc-edifie-un-bo)  
Vu en décembre 2025
- **MBDA**, “*VL MICA – Datasheet.*” [En ligne], MBDA, Mis en ligne en 2020, Disponible sur :  
<https://www.mbda-systems.com/sites/mbda/files/2024-06/2020%20VL%20M>  
[I CA%20datasheet.pdf](https://www.mbda-systems.com/sites/mbda/files/2024-06/2020%20VL%20M)  
Vu en décembre 2025
- **Avions Légendaires**, “*Le Dassault Aviation Mirage 2000 volera au Maroc.*” [En ligne], Avions Légendaires, Mis en ligne en janvier 2025, Disponible sur :  
<https://www.avionslegendaires.net/2025/01/actu/le-dassault-aviation-mirage-2000-volera-au-maroc/>  
Vu en décembre 2025
- **Laurent Lagneau**, “*La France serait sur le point d'approuver la cession par les Émirats arabes unis de 30 Mirage 2000-9 au Maroc.*” [En ligne], Opex360, Mis en ligne le 9 janvier 2025, Disponible sur :  
<https://www.opex360.com/2025/01/09/la-france-serait-sur-le-point-dapprouver-la-cession-par-les-emirats-arabes-unis-de-30-mirage-2000-9-au-maroc/>  
Vu en décembre 2025
- **Laurent Lagneau**, “*Le Maroc sera-t-il le prochain client du Rafale F4 ?*” [En ligne], Opex360, Mis en ligne le 4 septembre 2024, Disponible sur :  
<https://www.opex360.com/2024/09/04/le-maroc-sera-t-il-le-prochain-client-du-rafaele-f4/>  
Vu en décembre 2025
- **Laurent Lagneau**, “*La possible cession de Mirage 2000-9 au Maroc par les Émirats arabes unis est de nouveau évoquée.*” [En ligne], Opex360, Mis en ligne le 16 avril 2024, Disponible sur :

<https://www.opex360.com/2024/04/16/la-possible-cession-de-mirage-2000-9-au-maroc-par-les-emirats-arabes-unis-est-de-nouveau-evoquee>

/ Vu en décembre 2025

- **Laurent Lagneau**, “*Une fuite de documents russes confirme l’achat d’avions furtifs Su-57E par l’Algérie.*” [En ligne], Opex360, Mis en ligne le 7 octobre 2025, Disponible sur :

<https://www.opex360.com/2025/10/07/une-fuite-de-documents-russes-confirm-e-lachat-davions-furtifs-su-57e-par-lalgerie/>

Vu en décembre 2025

- **Laurent Lagneau**, “*La Russie serait sur le point de livrer un premier bombardier tactique Su-34 Fullback à l’Algérie.*” [En ligne], Opex360, Mis en ligne le 7 août 2025, Disponible sur :

<https://www.opex360.com/2025/08/07/la-russie-serait-sur-le-point-de-livrer-un-premier-bombardier-tactique-su-34-fullback-a-lalgerie/>

Vu en décembre 2025

- **Fabrice Wolf**, “*2 Su-57E en Algérie : choc stratégique pour le Maroc.*” [En ligne], Méta-Défense, Mis en ligne le 20 novembre 2025, Disponible sur :

<https://meta-defense.fr/2025/11/20/2-su-57e-algerie-choc-strategique-maroc/>

Vu en décembre 2025